

Essex Super Six Boattail Roadster 1928

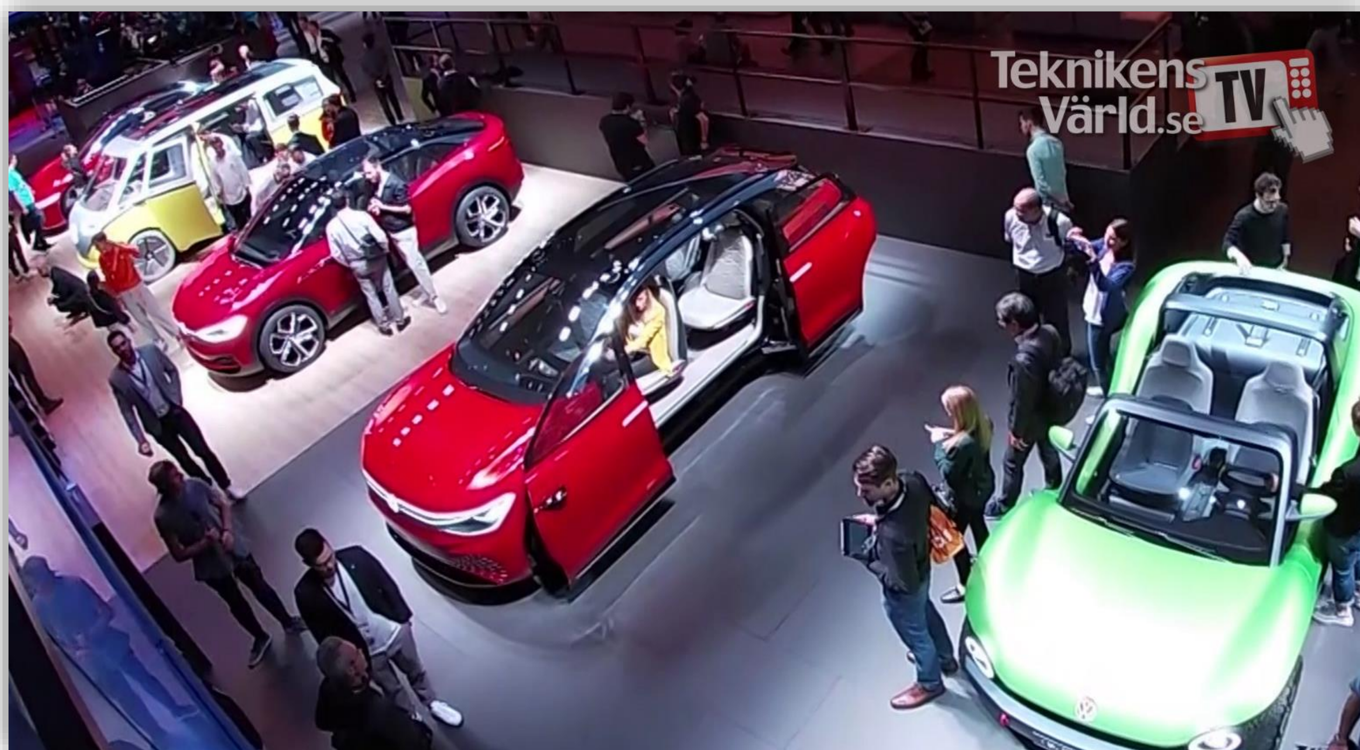
NEVS-brevet	**lördag 21 september**
Föregående	**fredag 20 september**

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

1. Ta en titt på bilarna på Frankfurtsalongen 2019

13 september 2019

Hans Hedberg är Teknikens Världs utsände nere på bilsalongen i Frankfurt. Häng med så guidar han dig runt bland nyheter, konceptbilar och annat intressant.



***FILM*: https://delivery.youplay.se/r/5376E**

Frankfurtsalongen är inne på sin första vecka av två och de flesta stora bilnyheter har vi redan gått igenom här på teknikensvarld.se de senaste månaderna, och framför allt de senaste dagarna.

Men det är något helt annat att se bilarna på salongen ”på riktigt” än att ta del av dem på bilder som är tillrättalagda i något känt bilbehandlingsprogram.

Det är en av anledningarna till att Hans Hedberg befinner sig nere i Frankfurt, för att rapportera hem och bjuda oss alla på en svängom på salongsgolvet.

Häng med i filmen nedan så får du se en hel del av det bästa på Frankfurtsalongen, bland annat några riktigt stora nyheter, andra rena framtidsvisioner.



2. Video: Koenigseggs unika kolfiber-Regera i full fart

Redaktören bytbil 2019-09-13

Se unika bilen köra drag race på flygplats



FILM: https://youtu.be/if4Pb8qYUFc

Den var omskriven i hela världen för sin unika kaross helt i kolfiber. Men här är videon där vi även får se KNC Koenigsegg Regera släppa loss sina 1500 hästkrafter.

Den schweiziske ägaren ville testa bilen i två drag race.

I december i fjol tog Koenigsegg fram en bil i helt ”obehandlad” kolfiber. Namnet är KNC Regera – där bokstäverna står för Koenigsegg Naked Carbon.

Bilen fick rubriker över hela världen och Christian von Koenigsegg avslöjade då att bilen var specialdesignad efter kundens önskemål, och att kunden var en anonym man från Schweiz.

Den nakna kolfibern är inte behandlad med någon lack, något färgpigment eller annat skyddande lager. Med minsta lilla oaktsamhet, bara en ovarsam poleringsrörelse, kan leda till att strukturen för kolfiberväven förstörs.

Men det verkar inte ha bekymrat den schweiziske ägaren som dök upp på en superbilsträff i sitt hemland för tio dagar sen.

Bilbloggaren ”Automotive Mike” kunde ostört filma den unika bilen som gled in bland de andra lyxbilarna på den lilla Ambri-flygplatsen. Eventet heter ”Supercars Owner Circle” och det var alltså miljonärernas lilla lekstund ihop.

Om det var ägaren själv som körde sin KNC Regera är oklart, men bilen visade upp sig under två drag race och gjorde ingen besviken. Vi rekommenderar maxvolym på videon för att lyssna på det läckra motorljudet när bilen drar iväg.

Även om lyxbilarna körde mot varann så klockades inga tider. Det handlade mer om att lufta motorerna och bjuda på lite show. Ägarna var dessutom vänliga nog att låta de åskådarna inspektera bilarna noggrant.



Och det verkar som om KNC Regera klarade sig från repor i kolfiberlacken.
Totalt byggdes 80 exemplar av hybriden Regera och trots att priset var cirka 20 miljoner kronor var alla bilar snabbt bokade.
Snabbfakta Koenigsegg Regera
Koenigsegg Regera är en laddhybrid där den konventionella förbränningsmotorn på 1100 hk kompletterats med tre elmotorer på sammanlagt 700 hk.
Alla motorer driver på bakhjulen och den sammanlagda toppeffekten är begränsad till 1500 hk.
Bilen startar alltid med elmotorerna och förbränningsmotorn kopplas in först när bilen kommit upp i fart. Genom att utnyttja elmotorns karaktäristik med fullt vridmoment redan från tomgångsvarvtal har Koenigsegg kunnat rationalisera bort den konventionella växellådan.
Bredd: 2,05 m
Höjd: 1,11 m
Växellåda: 0-växlar, KDD (Koenigsegg Direct Drive)
Motor: 5,0 l, 8-cyl V-motor samt 3 st elmotorer.
Torrvikt: 1420kg.
Vridmoment: drygt 2000 Nm.





3. Opel Corsa-e kostar från 350 000 kronor med 330 kilometer räckvidd

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-09-12, 10:26

Opels nya elbil lägger sig på samma prisnivå som Volkswagen ID 3. Vilken väljer du?



FILM: ***https://youtu.be/clKXtnAW4zM***

Opels första moderna elbil – som i stora delar är identisk med Peugeot e-208 – har fått svensk prissättning. Det finns bara ett batteripaket på 50 kWh, med WLTP-räckvidd på 330 kilometer, och två utrustningsnivåer.

I basutförandet Corsa e-Edition ingår Opel Connect multimediasystem med bluetooth och DAB-radio, 7-tumsskärm och spegling av mobilen samt nyckellös start. Priset börjar på 349.900 kronor.



Nästa steg i utrustningsnivå är Corsa e-Elegance och då får man tillägget AC/DC-omvandlare på 11 kW för laddning med trefasström. Här ingår också 17-tums aluminiumfälgar, svart tak, sportig ratt och en digital instrumentavla.

Med en DC snabbladdare med 100 kW kapacitet kan batteripaketet i Opel Corsa-e laddas från noll till 80 procent på 30 minuter.

Jämfört med konkurrenterna kan man konstatera att Opel Corsa-e lägger sig på samma nivå som Volkswagen ID 3 i basutförande som ska kosta "under 350.000 kronor" (50 kWh batteri, 330 kilometer räckvidd). Corsa-e ligger dock bättre till jämfört med Honda e (370.200 kronor, med 200 kilometer räckvidd) och Mini Cooper SE Essential (359.000 kronor, 235–270 kilometer räckvidd).

Opels första elbil Corsa-e är i stora delar identisk med Peugeot e-208, då Opel numera ingår i PSA-gruppen.



Bildläcka: Nya generationen Opel Corsa – bygger på teknik från PSA-koncernen



Volkswagen ID 3 officiell – nya "folkelbilen" kostar från 350.000 kronor



Prov: Peugeot e-208 är den nya småbilen med eldrift



Svenskt pris på stadselbilen Honda e



4. Provkörningsrapport: ”Nya Renault Zoe har fått ett rejält lyft”

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-09-13, 13:09, uppdaterad 2019-09-13, 14:47

Större batteri, längre räckvidd och betydligt bättre kvalitetskänsla i inredningen. Patrik Lundin är imponerad av nya Zoe.



- **Hej Patrik, var är du och vad gör du?**

"Jag är och provkör nya Renault Zoe på ett 28 gradigt och bildskönt Sardinien. Skönt att kunna dra på sig shortsen igen, nu när hösten göra sig påmind."

- **Hur känns bilen då?**

"Den absolut största förändringen är den nya inredningen som fått sig ett rejält lyft, både design- och kvalitetsmässigt. Nya Zoe har fått en centralt placerad pekskärm på 9,3 tum. Intrumentpanelen är klädd med återvunnet tyg, som även finns i klädseln."

- **Hur är nya Renault Zoe att köra?**

"Den är pigg, nya elmotorn på 100 kW (136 hk) pinnar på bra. Batteriet är större nu, 52 kWh, vilket gör att WLTP-räckvidden utökats till 39 mil som mest. Snabbladdningen tar upp till 50 kW, vilket räcker för 15 mils laddning på 30 minuter. Rejäla förbättringar på alla viktiga områden."

- **Vad händer nu då?**

"Nu ska jag avsluta lunchen, sedan väntar ytterligare körning tillbaka till hotellet, på det släta och slingriga sardinska vägnätet."

- **Något speciell detalj du vill dela med dig av?**

"Nya Zoe har nu något som kallas för B-mode, vilket kan liknas vid Nissan Leafs e-Pedal. Alltså regenererande motorbroms när man släpper gasen. Det finns en hel del andra grejer också, men det får man läsa i den fullständiga provkörningen som kommer här på sajten för Premium-meddlemmar och i tidningen."

Patrik är på Sardinien och provkör i 28 grader och sol. Vi är inte alls avundsjuka ...



Interiören på gamla Zoe hade "förbättringspotential", som det brukar heta. Och det utnyttjade Renault, så här ser nya versionen ut.

SVENSKA DAGBLADET

5. Maskin med karaktär – har prasslat med flera

Rolf Gildenlöw Publicerad 2019-09-07

Det där med att vara trogen är inget som passar dagens bilindustri där det snarare gäller att ha barn ihop med så många som möjligt. Så nya Renault Kadjar är inte bara halvsyskon med Nissan Qashqai utan har också prasslat med Daimler och Mitsubishi.



Franska Renault Kadjar är kusin med japanska Nissan Qashqai.
Svenska köpare har hittills varit svårflirtade. Ska årets upplaga lyckas bättre?

Maskin med karaktär – har prasslat med flera

Den nya upplagan av franska Renault Kadjar är precis som föregångaren i stort sett samma bil som japanska Nissan Qashqai. Fast den franska bilen tillverkas i Spanien och den japanska i brittiska Sunderland.



Renault kallar sin automatväxellåda för EDC men den fungerar likadant som VW-koncernens DSG-låda med dubbelkoppling. Stolarna har blivit mycket bättre i nya Kadjar.



Fullpackat i motorrummet trots att den nya bensinmotorn har en cylindervolym på blygsamma 1,3 liter.

Om du skulle få för dig att räkna alla plåtbitar och komponenter i Renault Kadjar och Nissan Qashqai så skulle det visa sig att 60 procent är desamma. De resterande 40 procenten har Renault valt att lägga på det som kunden ser. Kaross och inredning. Plus en del egenutvecklade säkerhetssystem. Utseendemässigt nytt sen i fjol är en större grill med mera krom, nya led-strålkastare med typiska Renault-klamrar, nya baklyktor och mer synliga embryon till hasplåtar.

Den främsta tekniska nyheten i årets Kadjar syns dock inte. Det är alltså den bensindrivna 1,3-litersmotorn som sitter under huven i vår testbil.

En maskin som är resultatet av nämnda samarbetsprojekt mellan Renault, Nissan, Mitsubishi och Daimler/Mercedes.

Den går att få både med en manuell växellåda och en 7-växlad dubbelkopplingslåda. Och du kan välja mellan 140 respektive 160 hästkrafter. Däremot går den än så länge inte att kombinera med fyrhjulsdrivning.

En av förklaringarna till att det går att få ut så mycket kraft ur en så relativt liten motor är att man använder en cylinderbeläggningsteknik som också används av Nissan i den framgångsrika GT-R-motorn.

Resultatet är mindre friktion och optimerad värmeöverföring.

Testbilen har 160-hästarsmotor och dubbelkopplingslåda. ”Klippet” i maskinrummet är bättre än i fjolårets vassaste bensinare, vilket nog förklaras mer av det höjda vridmomentet än av antalet hästkrafter.

Renaults motor tillverkas i spanska Valladolid och Daimler skruvar ihop samma maskin i Kölleda, som ligger mellan Kassel och Dresden. Den tyska motorn förses dock med cylinderavstängning, så att den vid låg belastning enbart är tvåcylindrig.

Nissan producerar sin motsvarighet i Sunderland. Än så länge, bör kanske tilläggas. Företaget har nämligen i avvaktan på beslutet om brexit stoppat en planerad utbyggnad i Storbritannien. Skälet till att Nissan Motor en gång etablerade sig i Storbritannien var ju för att komma innanför EU-tullarna.



Nya baklyktor och en mer iögonfallande hasplåt – i plast.

Förklaringen till det här till synes oblyga ”umgänget” mellan konkurrerande kavaljerer stavas Ghosn. Carlos Ghosn, Renault-chefen som 1999 tog över rodret även för Nissan Motors och 2017 bildade Renault-Nissan-Mitsubishi Alliance. 2017 tillverkade denna allians 10,6 miljoner bilar.

En framgångssaga som dock fick ett abrupt slut i fjol. Åtminstone för Carlos Ghosn som greps av polis för skattebedrägerier och omgående fick sparken.

Namnet Kadjar lär härröra från Shah Qajar, kung av Persien 1896–1907, som var en av Louis Renault första storkunder.

I de gamla orderböckerna hos Renault stavar han också sitt namn ”Kadjar”. Faktum är att även namnet Qashqai, som Nissan använder, är hämtat från Persien. Tillfällighet?

Men trots att Kadjar och Qashqai i grund och botten är identiska bilar och kostar ungefär lika mycket så säljer de svenska Nissan-handlarna mer än tre gånger så många exemplar som kollegerna hos Renault (2 354 mot 694 vid halvårsskiftet). Kanske för att franska bilar ibland kan upplevas som lite kluriga för oss svenskar eller handlar det möjligen om design? Utseendet.

Fransmännen har bokstavligen tagit ut svängarna mer och gjort Kadjar betydligt kurvigare än Nissan Qashqai. Former som visserligen spökar lite när man ska backa och fickparkera men som ändå ger Kadjar lite mer karaktär än vad Nissans europeiska designchef Shiro Nakamura vågade sig på.

Sen tycker jag att Renault ger något bättre åkkomfort, som blir ännu mycket bättre om du avstår från de gigantiska 19-tumshjulen med lågprofildäck. De för ett herrans oväsen på vår svenska grovkorniga asfalt. På 120-vägar går det inte att föra något vettigt samtal alls med medpassagerarna. Bilen är typgodkänd med 16-tumshjul – välj dem!

Rejälare stolar har också förbättrat sittkomforten markant sedan fjolårsupplagan, som lanserades redan 2015.

Jodå, det finns både dieselalternativ och fyrhjulsdrivning även till årets upplaga av Renault Kadjar. Men då handlar det om något större motorer på 1,5 liter och med 115 respektive 150 hästkrafter. Och det är enbart den sistnämnda som går att få med drivning på alla fyra hjulen. Då landar priset på 312 900–332 900 kronor, beroende på utrustningsnivå.



45-profildäck på 19-tumsfälgar må vara kaxigt men de för ett herrans oväsen på grov asfalt.

Står du i begrepp att följa strömmen till Nissan-handlaren och provköra en Qashqai, så ta även en vända förbi Renaults butik och jämför. Nästan samma bilar men ändå med olika karaktärer. Du kanske har franska gener någonstans långt därinne – och då säger det måhända ”klick”.

CO_2-utsläpp: Renault Kadjar TCE: **154 g/km**

EU:s mål 2020: 95 g/km

NOx-utsläpp:

Euro 6-normen: 60 mg/km

Renault Kadjar TCE: **126 mg/km**

Specifikationer | Renault Kadjar TCE

Grundpris:	295 900 kr.
Förbrukning:	6,8 liter/100 km (WLTP)
Koldioxidutsläpp:	154 g/km (WLTP)
Kväveoxidutsläpp:	126 mg/km (RDE)
Motor:	1,3-liters bensin, 4 cylindrar, turbo.
Kraftöverföring:	7-växlad automat, framhjulsdriven.
Max effekt:	160 hk vid 5 500 varv/min.
Max vridmoment:	260 Nm vid 1 750 varv/min.
Skatt:	3 640 kronor. (efter tre år 888 kronor)
Tjänstevikt:	1 521 kg.
Längd/bredd/höjd (i meter):	4,45/1,84/1,60
Bagageutrymme:	472–1 478 liter.
Acceleration 0–100 km/h:	9,3 sekunder.
Toppfart:	210 km/h.



Motor/växellåda

Betyg: 5 av 6

1,3-litersmotorn, som utvecklats gemensamt av Renault-Nissan-Mitsubishi-Daimler, är trots den blygsamma cylindervolymen tillräckligt kraftfull och synkar bra med den 7-stegade dubbelkopplingsväxellådan.

Ekonomi

Betyg: 3 av 6

Lite dyrare än kusinen från Nissan men står du i valet och kvalet gäller det förstås att även jämföra utrustningsnivåerna. Förmodat sämre andrahandsvärde än Qashqai men bättre garantier.

Miljö

Betyg: 4 av 6

Liten och bränsleeffektiv motor men snackar vi koldioxidutsläpp är dieselversionen ett mera miljövänligt alternativ.

Köregenskaper

Betyg: 4 av 6

En praktisk familjebil som Kadjar köper man förstås inte främst för de sportiga köregenskaper-nas skull, snarare för åkkomforten. Och den är god.

Säkerhet

Betyg: 4 av 6

Fick maximala fem stjärnor vid Euro NCAP:s krock- och säkerhetstest i september 2015. Den uppgraderade versionen har inte testats. De viktigaste säkerhetssystemen är standard men bland annat dödavinkelvarnare kostar extra.

Helhet

Betyg: 4 av 6

Fransk version av Nissan Qashqai (fast tillverkad i Spanien) med nyutvecklad japansk-fransk-tysk motor. Komfortabel och något större än kusinen från Nissan, men inte alls lika rymlig som till exempel Skoda Karoq.

Två rivaler



Nissan Qashqai 1,3 DIG-T

282 400 kronor. 160 hk. CO_2 157 gr/km (WLTP).
4-cylindrig bensinmotor på 1,3 liter med 7-stegad dubbelkopplingsväxellåda. Framhjulsdri-ven.



Skoda Karoq 1,5 TSI

272 600 kronor. 150 hk. CO_2 164 g/km (WLTP).
4-cylindrig bensinmotor på 1,5 liter med 7-stegad dubbelkopplingsväxellåda. Framhjulsdri-ven.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

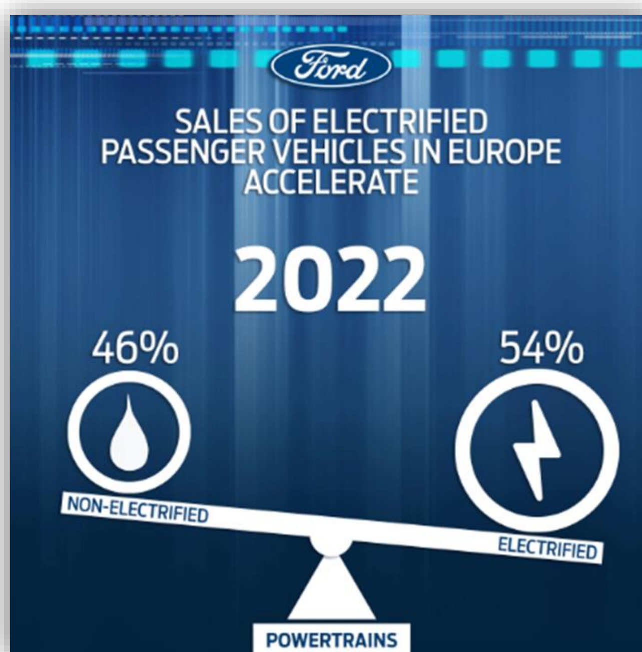
6. Den elektrifierade bilen tar över 2022 – enligt Ford

Peter Klemensberger 13 september 2019

Elektrifierade bilar kommer sälja mer än de med förbränningsmotor om tre år. Det visar Fords kalkyl samtidigt som de redovisar sin elektrifierade strategi.



Brytpunkten när elektrifierade bilar säljer mer än de med förbränningsmotor kommer 2022. Ja, för Ford del i alla fall – på den europeiska marknaden. Under Frankfurtsalongen presenterades den senaste bilen i Fords elfamilj: fullsmetade Puma Titanium X (bild ovan) – dock ”endast” som mildhybrid. En laddhybrid är att vänta med tanke på att Kuga kommer med tekniken nästa år.














Åtta elektrifierade modeller ska Ford lanseras i år och 2024 ska antalet vara upp i 17. Det låter måhända imponerande men Ford ligger inte direkt i framkant på området med rena elbilar. Av dessa 17 är nämligen sju mildhybrider, två hybrider, fyra laddhybrider och förvisso fyra helt eldrivna elbilar men bara en är presenterad: skåpbilen Transit som kommer 2021.

LÄS MER: **Allt om elektrifiering**

Någon renodlad personelbil har man ännu inte i saluhallarna, först ut blir Mustang Mach-E nästa år, en suv med en räckvidd på 60 mil. Elbilen för folket kommer senare, en modell som ska bygga på Volkswagens MEB-plattform, precis som nyligen avtäckta Volkswagen ID.3. Senare kommer även ytterligare en eldriven personbil med nytt modellnamn.

Huruvuda Ford är sena på tåget eller inte valt sida, som många andra tillverkare gör, när det gäller elektrifiering har ingenjörschefen Joerg Beyer svaret på.

– Det finns ingen lösning typ ”one-size-fits-all” när det kommer till elektrifiering. Alla kunders omständigheter och resvanor är olika. Vår idé är att para rätt teknik till rätt fordonstyp och därmed göra det så enkelt och tillfredställande som möjligt för våra kunder att köra elektrifierat, menar han.

Härnäst väntar Ford Explorer som laddhybrid till den svenska marknaden.

NyTeknik

7. Ford återkallar 360 000 bilar

TT 2019-09-13 16:46

Den amerikanska biltillverkaren Ford Motor återkallar nästan 360 000 så kallade stadsjeepar av märket Ford Explorer till följd av skarpa kanter runt framsätena.



Ford har fått in 31 rapporter om handskador som kan förklaras av konstruktionen på sätena.
Återkallelsen handlar om Ford Explorer av årsmodell 2017, monterade på en fabrik i Chicago, USA, under perioden 13 februari 2016–25 oktober 2017. Bilarna som berörs har sålts i USA, Kanada och Mexiko.

Ford uppmanar kunderna att iaktta försiktighet och undvika kontakt med säteskanten till dess att deras fordon åtgärdats på verkstad.

TT

RELATERADE ARTIKLAR

Ford satsar elektriskt – åtta nya modeller innan årets slut

Vintertest av Fords nya elbil ska övertyga köparna i USA

ANALYS: Har Ford Kuga blivit för gammal i SUV-gamet?

TT



8. Här är bilvärldens mest lönsamma modell: "Otroliga marginaler"

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-09-13, 08:13

Inte bara exklusiva superbilar i topp – bra lönsamhet även på vanliga modeller.



Tvärt emot vad många kanske tror är det ingen exklusiv supersportbil som tillverkas i liten skala som är bilvärldens mest lönsamma. Det är Porsche 911, enligt uppgifter från Bloomberg.

Proportionellt sätt är nya generationen Porsche 911 mest lönsam i bilindustrin. Sedan lanseringen av den första modellen har 911 stått för 30 procent av Porsches intäkter men bara elva procent av försäljningen.

Allra högst vinstmarginal totalt sett har Ferrari F8 Tributo – där ligger den på hela 50 procent, men proportionellt sett bidrar den med "bara" 17 procent av Ferraris totala intäkter.

Bland mer "normalt" prissatta modeller är marginalen hög för BMW X5 och Mercedes GLE. I båda suvarna ligger den på 25 procent.

En av de viktigaste anledningarna att Porsche 911 ligger så högt är att tillvalspriserna är höga. Dyra tillval och ett starkt varumärke gör att biltillverkarna kan ta mer betalt.

"Det är en simpel uträkning: 911 är väldigt lönsam som den är och när man lägger till alla olika variationer blir marginalerna otroliga", säger Michael Dean, analytiker på Bloomberg Intelligence, till Automotive News.

Enligt honom tjänar Porsche nästan fem miljarder kronor bara på Turboversionerna av 911.

Märkena som tjänar mest på varje såld bil – Ferrari toppar

Så mycket kostar Tesla Model 3 att bygga: "Kan inte vara lönsam"

Jag maxade en Porsche 911 med extrautrustning för 800.000. Kan du slå det?



9. Porsche Taycan-köpare säljer sin plats i kön – med 100 procent prispåslag

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-09-12, 10:30, uppdaterad 2019-09-13, 08:24

Den som är sugen på att beställa Porsches nya elbil Taycan får ge sig till tåls. Produktionen för hela nästa år och halva 2021 har redan gått åt och kön fortsätter växa.



Det kostar 50.000 kronor att reservera ett exemplar av Taycan, men nu har en svensk reservationshållare valt att sälja sin plats på Blocket – för 100.000 kronor. Alltså ett prispåslag på 100 procent.

"Jag innehar en förbeställning med leverans januari 2020, bland de första i landet", skriver säljaren.

Det är inte helt ovanligt med spekulationsköpare när biltillverkarna släpper åtråvärda modeller. Om kön är lång brukar det finnas köpare som kan betala för att smita före. Men flera biltillverkare, som Porsche och Ferrari, försöker samtidigt komma åt "reservationsfuskarna" som bara lägger in en beställning på någon av märkenas specialversioner för att direkt sälja den vidare.

Läs också: Så står sig Porsche Taycan mot Tesla Model S

Porsches löften om Taycan – som inte hölls

14 imponerande fakta om Porsche Taycan du inte hade koll på



Erik Söderholm

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

10. Från Kina till Frankfurt – 1 500 mil med elbil

Mattias Rabe 11 september 2019

Världens längsta tripp med elbil har avslutats. Kinesiska Aiways har under juli, augusti och september avverkat mer än 1 500 mil på deras resa från norra Kina till bilsalongen i Frankfurt.



Det kan vara förknippat med en del problem att färdas långt med elbil. Kör du utanför det större vägnätet finns det en viss risk för att man blir stående, men det går onekligen att komma fram om man verkligen vill. Det har den kinesiska elbilstillverkaren Aiways bevisat i och med deras minst sagt enorma resa från Kina till Tyskland.

Den 17 juli påbörjades trippen om 1 502,2 mil från Xi'an i Shaanxi-provinsen i centrala Kina. Efter att ha kört ut ur Kina med de två elektriska suvarna av modell U5, som vi skrev om tidigare i år, passerades följande länder; Kazakstan, Ryssland, Finland, Norge, Sverige, Danmark, Tyskland, Nederländerna, Belgien, Frankrike och Schweiz. Och som du kanske vet är det inte samma standard på varken vägnät eller elnät i länderna som räknades upp. Genom södra Uralbergen och kinesiska delen av Gobiöknen, över den kazakstanska stäppen, du hör ju själv vilken utmaning resan måste ha varit.

Aiways-teamet som var med på den 53 dagar långa resan övervakade ständigt de båda rekordbilarna och fick i hög utsträckning förlita sig på laddning över nätterna via elnät med låg spänning. Det var inte tal om någon snabbladdning, inga Ionity- eller Supercharger-laddare helt enkelt.



För snart två månader sedan påbörjades resan i Kina.

Den 7 september, det vill säga i lördags, kom bilarna fram till målet – Frankfurt och bilsalongen som äger rum där. Guinness Rekordbok var på plats och gav äventyret titeln ”Världens längsta resa med elbilsprototyp”.

Aiways U5 visades alltså upp tidigare i år och har nyligen godkänts för Europa där den ska börja säljas i april 2020. Den har ett 65 kWh stort batteripack (tidigare 63) som ska räcka till 46 mils körning enligt NEDC-körcykeln. Framdrivningen står framhjulen för, då de får sin kraft från en 190 hästkrafter stark elmotor.

En annan elbilsresa som gjordes inför Frankfurtsalongen var den med nya Mini SE. Den körde från München till Frankfurt, en sträcka på 40 mil. Inte riktigt av samma dignitet som Aiways elbilsrutt.



Av alla ställen som Aiways passerade på den imponerande 1 500 mil långa resan så valde de att fotografera bilen utanför centralstationen i Gävle.



Inte den vanliga semestersträckan.

Väl framme i Frankfurt, efter att ha passerat tolv länder, blev det ett officiell världsrekord.

SVENSKA DAGBLADET

11. Fiat – kungen av småbilar fyller 120 år

Robert Lagerström Publicerad 2019-09-08

Småbilar? Jo, det är sådana som Fiat förknippas med – från Topolino och 500 till Ritmo, Panda och Uno. Nu fyller märket 120 år.



Fiat 500 Topolino lanserades 1936 och blev en succé efter andra världskriget.

Automobilen var framtiden. Därför var det inte konstigt att en grupp herrar i Turin ville konstruera en sådan. De grundade Fiat under sommaren 1899 och började genast skissa på en bil. Den började tillverkas året därpå, en öppen vagn med en boxermotor på 3,5 hästkrafter. Redan 1910 var Fiat Italiens största bilmärke. Snart satsade man på masstillverkning och byggde år 1922 en praktfull jättefabrik med en futuristisk testbana på taket. Den skulle länge stå som symbol för landets växande bilindustri.



Den nya Fiat 500 från 2007 är lik sin föregångare som kom på 1950- talet, men större.



Den Fiat 500 som lanserades 1957 har blivit en italiensk klassiker.

Men den första riktiga folkbilen skulle dröja. Egentligen hette den Fiat 500 men kallades i folkmun för Topolino, alltså Musse Pigg på italienska.

– Den var märkets första småbil som fick ett brett genomslag. Den lanserades 1936. Efter andra världskriget blev bilen en succé, berättar Kjell Helgesson från Fiat Classic Club.

Själv kör han bland annat en Fiat 600, en kompakt modell som såg dagens ljus 1955. Två år senare presenterades Fiat 500, en ny bil med ett gammalt namn. Denna bulliga lilla nykomling var enkel, billig och knappt tre meter lång. Den passade perfekt på smala stadsgator och blev en enorm framgång.

– Fiat har alltid förknippats med småbilar. De större och lyxigare modellerna, som 2300 och 130 Coupé, har aldrig blivit några succéer. Precis som Opel har Fiat helt enkelt inte lyckats med sina större bilar, säger Helgesson.



En Fiat Tipo Sporte från 2017.



En Fiat Panda parkerad på en gata i Genève 2014.

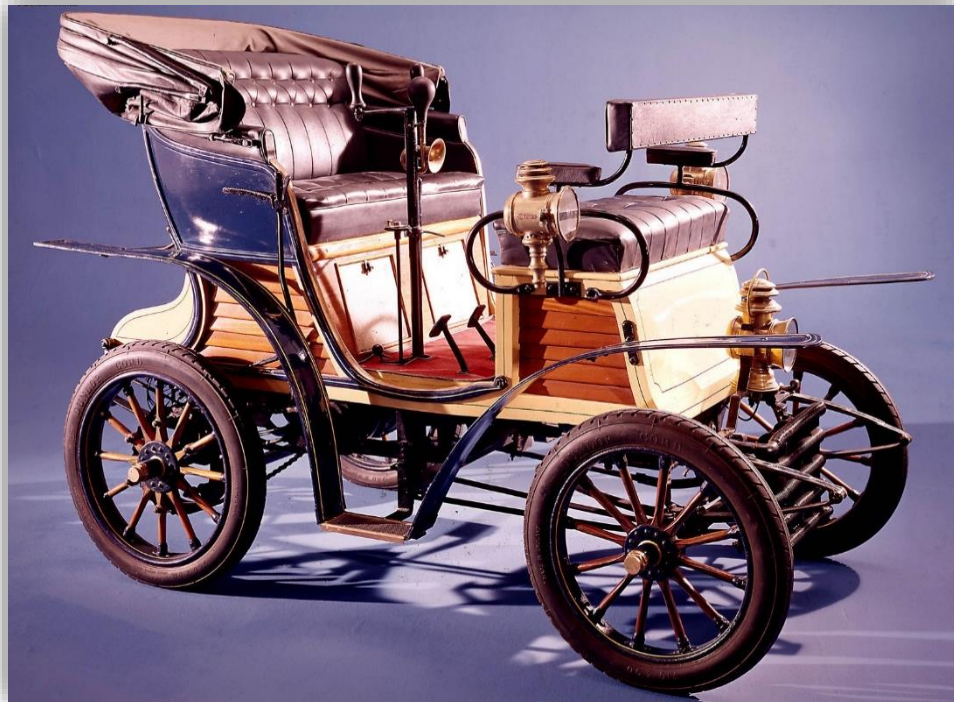
Så följdes också charmtrollet 500 av andra mindre ekipage – från 850 och 124 till Ritmo, Panda och Uno. Och då är vi framme vid 1980-talet, en tid när Fiat hade tagit över märken som Lancia, Ferrari, Alfa Romeo och Maserati, och var Europas största biltillverkare.

– Dagens bilar är annorlunda. De består av ett hopplock av delar, som är tillverkade i flera olika länder. Men det är fortfarande något speciellt med italienska bilar, och Fiat har kvar körglädjen, fastslår Kjell Helgesson.

Och visst är det något särskilt med den moderna versionen av Fiat 500. Den är visserligen större, men påminner om den gamla kultbilen från 1950-talet.



En Fiat 600. Modellen lanserades 1955.



Fiat 3 ½ HP 1899–00

Fiat genom tiderna

1899: Fiat, Fabbrica Italiana Automobili Torino, grundas i Turin.

1900: Den första fabriken står klar och tillverkar 24 bilar under premiäråret.
1912: Företaget börjar masstillverka modellen Tipo Zero.

1919: Fiat 501 blir en succé som säljs i drygt 45 000 exemplar.
1922: Fiats nya jättefabrik har en testbana på taket.

1936: Topolino blir märkets första folkbil. Den är enkelt byggd och har en motor på 569 kubik.
1957: Fiat 500 blir en succé, som tillverkas till och med 1975 i nära fyra miljoner exemplar.

1969: Fiat köper Lancia och halva Ferrari.
1970: Fiat har fler än 100 000 anställda i Italien, vilka bygger 1,4 miljoner bilar.

1973: Strejker och oljekris. Det går dåligt för företaget.
1978: Ritmo blir först i världen med att delvis byggas av robotar.

1980: Den kantiga Panda är billig och praktisk.
1986: Fiat köper Alfa Romeo och blir Europas största biltillverkare.

2000: En del av Fiat säljs till General Motors.
2007: Den nya Fiat 500 är större men lik sin föregångare.

2014: Fiat blir Fiat Chrysler Automobiles.
2019: Nya versioner av klassikerna Fiat 500, Panda och Tipo släpps lagom till jubiléet.

Klassiker

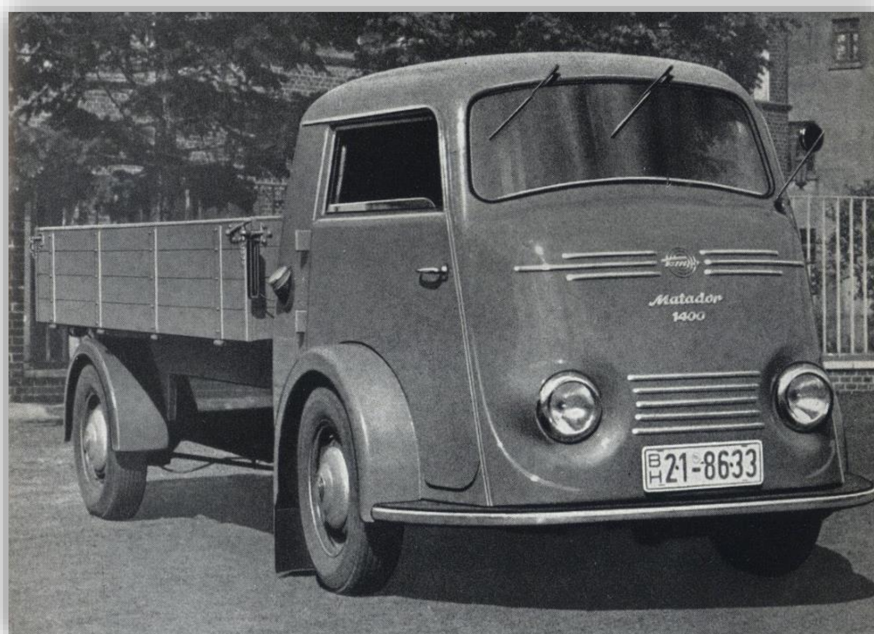
12. Grattis Matador!

Publicerad 21 september

Idag när Matteus har namnsdag firar vi i enlighet med Klassikerkalendern Matador!



Matador är ett namn man skulle ha väntat sig på en spansk bil men det är bilar från USA och Tyskland som burit namnet. Också ett engelskt militärfordon, AEC Matador kan nämnas, men det ligger utanför denna serie.



Vidal und Sohn var en specialiserad tysk firma som under andra världskriget tillverkade en liten terrängbil med en drivande motor för varje hjulpar. Efter kriget tog man fram Tempo Matador, en serie lätta transportbilar. Drivkällan var en frontmonterad VW- boxer som drev på framhjulen. När VW började bygga sin egen Transporter ströps motorleveranserna och motorer från Austin började i stället användas. Tempo Matador blev embryot till de lätta lastfordonen från Hanomag som sedan togs över av Daimler-Benz.



Under ett enda modellår, nämligen 1960, fanns Dodge Matador. Det var en enklare version av full-sizemodellen Polara. Formgivningen var ganska rörig. Bilen på bilden ingår i Jay Lenos samling, och man kan ju undra varför.

Som alltid med AMC-bilar är det oklart om Matador var ett märke eller en modell. Den tillverkades 1971-78, först som en intermediary men var från 1974 den största modellen från AMC . På bilden en Matador Sedan från 1976 med sitt typiska överbett.



Matador fanns också som sport coupe med ganska egen men inte helt oattraktiv styling. Den kom 1974 och ändrades inte mycket genom åren, på bilden en 77:a.

Givetvis fanns också en Matador Wagon, här från sista året 1978. Den hade alltid V8 medan sedanens basmotor var den raka sexa som är känd från CJ-7 med flera Jeepmodeller.

NSU max

från VÄRLDENS STÖRSTA motorcykelfabrik

NSU:s driftsäkra modeller är specialbyggda för varje användningsområde. Det finns alltid en NSU-modell, som passar just för Er!

NSU Lux 200 cc 8,6 hk. 98 km/t 1.890: — (inkl. baksadel och fotstöd)

NSU Konsul 500 cc, bruksmaskin 22 hk 2.775:—

NSU MAX 250 cc, 4-takt, topphastighet 126 km/t. Bensinförbrukning 0.32/mil. Helt nytt insugningssystem ger motorn längre livslängd. Svingarmsfjädring. Pris endast kr. 2.525: —.

GENERALAGENT:

MOTORFIRMAN BENGT BERG & Co AB

GÖTEBORG

Återförsäljare och service över hela landet.

SLUT